

Medienmitteilung: Ständerat zu Bahn 2000/ZEB

www.ligerztunnel.ch kämpft weiter

Das Komitee www.ligerztunnel.ch ist enttäuscht über den heutigen Entscheid des Ständerates. Zentrale Bauvorhaben für das schweizerische Eisenbahnnetz wie der SBB-Doppelspurtunnel in Ligerz werden auf die lange Bank geschoben. Die Folgen sind ein eklatanter Kapazitätsengpass auf der Jurasüdfusslinie sowie die Verhinderung der dringend notwendigen Angebotsentwicklung, namentlich die Einführung des Halbstundentaktes auf dem gesamten Hauptnetz.

Das Komitee www.ligerztunnel.ch stellt fest, der Ständerat hat kein Gehör für die dringend notwendigen Verbesserungen am Eisenbahnnetz in der Westschweiz. Verschiedene Bauvorhaben, die seit Mitte der 80er Jahre geplant waren und die vor mehr als 20 Jahren bei der Volksabstimmung über die BAHN 2000 gutgeheissen wurden, sind heute einmal mehr auf die lange Bank geschoben worden. Mit dem vom Ständerat angenommenen Antrag der Kommissionmehrheit stehen nun die Erweiterungsoptionen in Konkurrenz zu zahlreichen anderen Eisenbahnprojekten. Betroffen davon sind in erster Linie die Ausbauten auf der Strecke Genf–Basel via Lausanne und Delsberg (drittes Gleis zwischen Renens und Allaman, Ligerztunnel, Kreuzungsstellen auf den Strecken zwischen Biel und Basel via Delsberg) sowie im Lötschberg-Tunnel.

Ligerztunnel als typisches Beispiel

Die Jurasüdfusslinie ist die wichtigste Ost-West-Achse des Schienengüterverkehrs und eine der zwei Hauptverkehrsadern der SBB zwischen dem Mittelland und dem Genfersee. Täglich befahren rund 250 Intercity-, Regional- und Güterzüge den Bahnabschnitt bei Ligerz, die letzte Einspurstrecke zwischen Bodensee und Genfersee. Nur mit dem Bau des zwei Kilometer langen SBB-Doppelspurtunnels in Ligerz kann dieser Kapazitätsengpass behoben werden sowie der Halbstundentakt, wie im Projekt Bahn 2000 vorgesehen, gewährleistet werden. Die Behebung dieses Nadelöhrs am linken Bielerseeufer löst die bereits heute vorhandenen eklatanten Kapazitätsprobleme und wirkt sich dementsprechend auf die nationale Fahrplanstabilität des Bahnangebotes zwischen Deutsch- und Westschweiz aus.

Der SBB-Doppelspurtunnel ist von grösster Notwendigkeit und liegt im gesamtschweizerischen Interesse. Es kann nicht sein, dass aufgrund der Kostenüberschreitungen beim Gotthardtunnel dringend notwendige Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur im Mittelland und am Jurasüdfuss für Jahrzehnte zurückgestellt werden. Das Komitee www.ligerztunnel.ch wird sich gemeinsam mit der Westschweizer Verkehrskonferenz (CTSO) sowie der Vereinigung OUESTRAIL für eine leistungsfähige Bahninfrastruktur auch in der Westschweiz einsetzen.

Für weitere Informationen stehen Ihnen zur Verfügung:

Ruedi Hartmann, Verein seeland.biel/bienne, Tel. 031 388 60 64
Peter Moser, Co-Präsident des Komitees, Tel. 079 206 20 66

Veröffentlicht am 3. Juni 2008